Verschmelzung von Absender und Empfänger gegenüber dem Frachtführer im Landfrachtrecht

---

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Georg-August-Universität zu Göttingen

vorgelegt von

Kurt Demme
Referendar in Lüneburg

Lüneburg 1925
Druck der v. Sternschen Buchdruckerei

Gutachter: Professor Dr. Müller-Erzbach

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Februar 1925

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548128_0083

Inhaltsangabe.

Seite

§ 1. Begrenzung des Themas 9

§ 2. Die Stellung von Absender und Empfänger gemäß der gesetzlichen Regelung im Handelsgesetzbuch 9

§ 3. Abweichungen im Eisenbahnfrachtrecht 11

§ 4. Die rechtliche Stellung des Empfängers 13

a) Im gemeinen Rechte 14

b) Im geltenden Rechte 17

§ 5. Die Verschmelzung von Absender und Empfänger 23

Literatur-Verzeichnis.

Bender, Welche Besonderheiten weist das Eisenbahnfrachtrecht auf in Bezug auf die rechtliche Stellung der am Frachtvertrage beteiligten Personen hinsichtlich ihrer Verfügungsbefugnis über das Gut? Diss. Greifswald. 1919.

Börner, Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Leipzig. 1912.

Böthke, Die Ablieferung des Frachtgutes. Gruchot 53, S. 314 ff.

Brand, Das Handelsgesetzbuch. 1911.

Brinkmann-Endemann, Lehrbuch des Handelsrechts. 1853—1860.

Buchmann, Die Stellung des Adressaten im Frachtgeschäft. Diss. Erlangen 1897.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 9. Aufl. 1920.

Crome, Die partiarischen Rechtsgeschäfte nach römischem und heutigem Reichsrecht. 1879.

Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs und eines Einf. Ges. in „Materialien zu den Reichsjustizgesetzen". Bd. 6. 1897.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 3. 2. Aufl. 1913.

Eger, Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. 2. Aufl. 1888—1891.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung. 3. Aufl. 1911.

Eger, Das internationale Uebereinkommen. 3. Aufl. 1909.

Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. 1897.

Fischer, Der Schaden nach dem B. G. B,. für das Deutsche Reich. 1903.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 6. Aufl. 1899.

v. Gerber-Kosack, System des deutschen Privatrechts. 17. Aufl. 1895.

v. Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht. 1921.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1. Abt. 1891. 2. Abt. 1868.

v. Hahn, Kommentar zum A. H. G. B. Bd. 2. 1883.

Hellwig, Die Verträge auf Leistung an Dritte. 1899.

Henkel, Die gesetzliche Regelung und juristische Konstruktion der Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Leipzig 1907.

Höhn, Das Verfügungsrecht über das Frachtgut während des Transportes. Diss. Jena. 1910.

Höpfner, Hat derjenige, unter dessen Adresse einem Boten oder der Postanstalt ein Brief oder ein Paket zur Bestellung gegeben worden ist, von dem Boten oder der Postanstalt die Ausantwortung des Briefes oder des Pakets an ihn zu fordern? Arch. f. d. ziv. Praxis 36. S. 119 ff.

Kluckhohn, Zum Problem der Schadensliquidation aus fremdem Interesse. Arch. f. d. ziv. Praxis 111. S. 406 ff.

Koch, K., F., Kommentar zum A. D. H. G. B. 1863.

Krückmann, Schadensliquidation aus fremdem Interesse. Jehr. Jahrb. 56. S. 245 ff.

Kuntze, Die Haftung des Schuldners für den Schaden des Drittbeteiligten. 1909.

Lange, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Leipzig. 1905.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. 1912.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch. Bd. 2. 1901.
Leutke, Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft pp. 1905.
Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. 13. Aufl. 1907.
Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht. II. 1924.
Müller-Erzbach, Grundsätze der mittelbaren Stellvertretung. 1905.
Müller-Erzbach, Der Durchbruch des Interessentenrechts durch allgemeine Rechtsprinzipien. Jehr. Jahrb. 53, S. 331 ff.
Müller-Erzbach, Die Verschmelzung von Einzelpersönlichkeiten im Rechtsleben. Jehr. Jahrb. 73, S. 135 ff.
Oertmann, Kommentar zum B. G. B. II. 3/4. Aufl. 1910.
Peters, Das Verfügungsrecht des Absenders. Diss. Leipzig. 1907.
Planck, Kommentar zum B. G. B. II. 4. Aufl. 1914.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines A. D. H. G. B.
Putzger, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Landfrachtgeschäft. Diss. Leipzig. 1905.
Regelsberger, Ersatzpflicht aus Verträgen für den Schaden, den durch den Vertragsbruch ein Dritter erleidet. Jehr. Jahrb. 41, S. 251 ff.
Ritter, Das Handelsgesetzbuch. 1910.
Roerig, Die Annahme des Empfängers im Frachtrecht nach § 438. H. G. B. Diss. Würzburg. 1921.
Rundnagel, Beförderungsgeschäfte in Ehrenbergs Handbuch V, 2. 1915.
Schott, Das Transportgeschäft in Endemanns Handbuch. Bd. 3. 1885.
Schwarz, Die Stellung des Frachtführers zum Absender und Empfänger. Diss. Greifswald. 1915.
Sell, Ueber den Erwerb des Eigentums an Briefen pp. Arch. f. d. ziv. Praxis 21, S. 130.
Staub, Kommentar zum H. G. B. Bd. 2. 10. Aufl. 1920.
v. Tühr, Eigenes und fremdes Interesse bei Schadensersatz aus Verträgen. Grünhuts Zeitschr. 25. S. 529.
Ubach, Berechtigungen und Verpflichtungen des Empfängers. Diss. Leipzig. 1904.
Vogel, Das Dispositionsrecht beim Transport. Diss. Zürich. 1889.
Weil, Die rechtliche Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Straßburg. 1907.
Weinhausen, Das Problem der Schadensliquidation aus fremdem Interesse pp. Diss. Breslau. 1921.
Wemme, Das Recht des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Leipzig. 1909.
Wetzig, Das Verfügungsrecht des Absenders. Diss. Leipzig. 1905.
Windscheid, Lehrbuch des Pandektenrechts II. 9. Aufl. 1906.
Winter, Die Stellung des Empfängers im Frachtgeschäft. Diss. Leipzig. 1905.
Zimmermann, Ueber die Verbindlichkeit desjenigen, der mit einem Kommissionär, ohne daß dabei des Kommissionsverhältnisses Erwähnung geschah, kontrahiert hat, zum Ersatz des aus seiner Vertragswidrigkeit dem Kommittenten erwachsenen Schadens.

§ 1.

Begrenzung des Themas.

Die Stellung des Absenders und Empfängers im Frachtgeschäft ist in der Literatur schon häufig Gegenstand der Erörterung gewesen. Der hierbei entstandene Streit kann noch nicht als endgültig beigelegt angesehen werden. In der vorliegenden Arbeit soll daher diese Frage erneut untersucht werden. Der leitende Gedanke soll dabei sein, zu zeigen, wie gerade hier im Frachtrecht das Interessentenrecht sich Bahn gebrochen[1]), und wie es unter Zurückdrängen des Individuellen eine Verschmelzung der die gleichen Interessen vertretenden Persönlichkeiten herbeigeführt hat. [2])

Vornehmlich wird das Landfrachtgeschäft, wie es im dritten Buche Abschnitt sechs des Handelsgesetzbuches geregelt ist, berücksichtigt werden, da sich gerade hier eine grundlegende und besonders klare Regelung der bestehenden Rechtsverhältnisse zwischen Absender, Empfänger und dem Frachtführer findet. Auf das Eisenbahnfrachtrecht wird nur bei wesentlich abweichender Regelung Bezug genommen werden. Das See- und Binnenschiffahrtsrecht bleibt unerörtert.

§ 2.

Die Stellung von Absender und Empfänger gemäß der gesetzlichen Regelung im Handelsgesetzbuch.

Der Frachtvertrag wird zwischen Frachtführer und Absender abgeschlossen. Wenn wir aber von dem Ausnahmefall, in dem der Absender das Gut an sich selbst adressiert, absehen, gelangt stets eine dritte Person, nämlich der Empfänger, an den das Gut abgeliefert werden soll, zu rechtlicher Bedeutung.

In kurzen Umrissen soll zunächst gezeigt werden, welche Stellung das geltende Recht dem Absender und dem Empfänger gegenüber dem Frachtführer eingeräumt hat.

Wir können hierbei, im Hinblick auf das Fortschreiten der Berechtigungen und Verpflichtungen des Empfängers, vier Abschnitte unterscheiden. Unterstellt wird dabei, daß ein Frachtbrief ausgestellt ist. Auf die nicht wesentlichen Unterschiede beim Transport ohne Frachtbrief soll nicht eingegangen werden.

---

1) vgl. Müller-Erzbach a. a. O. in Jehrings Jahrb. Bd. 53, S. 343 ff.
2) vgl. Müller-Erzbach a. a. O. in Jehr. Jahrb. Bd. 73, S. 142 ff.

Der erste Abschnitt dauert bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte. Der Absender hat in vollem Umfange das Verfügungsrecht [1]), d. h. die Befugnis, dem Frachtführer bezüglich des in seinen Händen befindlichen Gutes bindende Weisungen zu erteilen. Als dominus negotii kann er dem Frachtführer jederzeit andere, als die ursprünglich erteilten Anweisungen bezüglich des Transportes und der Auslieferung erteilen, wobei er sich nur insofern eine Beschränkung auferlegen muß, als er die auf dem Frachtvertrage beruhenden Rechte des Frachtführers nicht beeinträchtigen und seine Verpflichtungen nicht erschweren darf.

Ohne die Rechte des Absenders in irgend einer Weise zu beeinträchtigen, ist der Empfänger auch schon vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die hierzu notwendigen Anweisungen zu erteilen. [2]) Es handelt sich um Maßnahmen, die die Erhaltung des Gutes und die Ermöglichung seiner rechtzeitigen Weiterbeförderung bezwecken sollen und geeignet sind, eine dem Gute oder der Beförderung drohende Gefahr zu beseitigen. Für andere Zwecke besteht die Befugnis des § 434 H. G. B. nicht; es bestimmt § 434 Satz 2 ausdrücklich, daß der Empfänger die Auslieferung des Gutes vor Ankunft am Bestimmungsorte von dem Frachtführer nur dann verlangen kann, wenn dieser besonders dazu ermächtigt ist.

Im zweiten Abschnitt nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte bleibt das Verfügungsrecht des Absenders, wie im ersten, unbeschänkt und dem Rechte des Empfängers überlegen.

Die Rechte des Empfängers erweitern sich mit der Ankunft des Gutes wesentlich. Gemäß § 435 H. G. B. tritt er nunmehr in die Gläubigerstellung ein. Er wird berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen den Frachtführer geltend zu machen, wobei außer den beiden vom Gesetz besonders angeführten Ansprüchen auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes auch etwaige Entschädigungsansprüche wegen Verlustes, verspäteter Ablieferung oder sonstiger Verletzungen der Vertragspflichten in Frage kommen. Dominus negotii wird er jedoch nicht, da er nicht an die Stelle des Absenders tritt und den Frachtvertrag nicht abändern kann. Die Durchführung der Rechte ist für den Empfänger an die Bedingung geknüpft, daß er Zug um Zug die sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtungen erfüllt. Da das Recht des Empfängers erst mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte entsteht, erlangt er bei Totalverlust des Gutes während des Transportes keine Rechte.

1) vgl. § 433, Abs. 1 H. G. B.
2) vgl. § 434 H. G. B.

Im dritten Abschnitt wird das Verfügungsrecht des Empfängers unwiderruflich. Als genauer Zeitpunkt hierfür ist im § 433 Abs. 2 H. G. B. die Uebergabe des Frachtbriefes oder die Erhebung der Klage gemäß § 435 H. G. B. bestimmt.

Der Absender verliert jetzt sein Verfügungsrecht über das Gut. Dieser Verlust tritt aber nur zugunsten des Empfängers ein. Der Obligationsnexus zwischen Absender und Frachtführer wird dadurch nicht aufgehoben; sein Verfügungsrecht ruht nur, um unter gewissen Umständen wieder aufzuleben. [1]) Verzichtet der Empfänger vor Ablieferung des Gutes auf die erworbenen Rechte, so erlangt der Absender seine alte Stellung wieder, ohne daß es einer Rückübertragung des Verfügungsrechtes bedürfte. [2])

Erwähnt sei, daß der Absender, auch wenn der Empfänger bereits das alleinige Verfügungsrecht erlangt hat, nach § 44 K. O. unter den dort bestimmten Voraussetzungen ein Verfügungsrecht hat. Doch hierbei handelt es sich um außerhalb des Frachtvertrages liegende Beziehungen des Empfängers zum Absender, die daher aus dem Rahmen der vorliegenden Arbeit fallen.

Während es sich bisher nur um den Erwerb von Rechten handelte, wird im vierten Abschnitt der Empfänger durch Annahme von Gut und Frachtbrief gemäß § 436 H. G. B. verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Durch diese Bestimmung ist für den Empfänger eine selbständige Verpflichtung geschaffen.

Für den Absender bedeutet es keine Schuldbefreiung, er bleibt auch jetzt dem Frachtführer verhaftet, was sich aus den Grundsätzen über den Werkvertrag ergibt. [3])

§ 3.

Abweichungen im Eisenbahnfrachtrecht.

Für den innerhalb Deutschlands stattfindenden Eisenbahnverkehr gelten zunächst als zwingende Bestimmungen die des § 471 Abs. 1 H. G. B.; an zweiter Stelle steht die Eisenbahnverkehrsordnung (E. V. O.), eine Rechtsordnung, die objektives Recht enthält, und der siebente Abschnitt des dritten Buches des Handelsgesetzbuches. Die Eisenbahnverkehrsordnung geht den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches vor. Subsidiär gelten die für das Landfrachtgeschäft geltenden Vorschriften. [4]) Für den internationalen Verkehr kommt das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (J. Ue.) vom 14. 10. 90. mit verschiedenen Zusatzübereinkommen in Betracht.

1) vgl. Rundnagel a. a. O. S. 146; R. O. H. G. 6, 273.
2) vgl. Rundnagel a. a. O. S. 147; Staub, § 433, Erl. 6. Lehmann-Ring, § 433, Erl. 14.
3) vgl. Rundnagel. S. 164, Staub, § 436, Erl. 8.
4) vgl. Rundnagel. S. 285.

In beiden Rechtsgebieten finden wir, abgesehen von der formelleren Natur des Eisenbahnfrachtrechtes hinsichtlich des Verfügungsrechtes der am Frachtvertrag beteiligten Personen, im wesentlichen die gleichen Bestimmungen, wie im Landfrachtverkehr.

Bestritten ist die Frage, ob auch im Eisenbahnfrachtverkehr der Empfänger das Recht hat, während des Transportes Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, da eine dem § 434 H. G. B. entsprechende Vorschrift in der Eisenbahnverkehrsordnung fehlt. Im Anschluß an § 454 H. G. B., in dem es heißt, daß auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen die Vorschriften des Landfrachtrechtes insoweit Anwendung finden, als nicht in dem eisenbahnfrachtrechtlichen Abschnitt oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein anderes bestimmt ist, folgern einige [1]), daß die Bestimmung des § 434 H. G. B. auch für das Eisenbahnfrachtrecht gilt.

Hiergegen ist zu sagen [2]): In der Eisenbahnverkehrsordnung finden wir eine Wiederholung fast sämtlicher Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Wenn aber die wichtige Bestimmung des § 434 H. G. B. keine Aufnahme fand, so kann man daraus schließen, daß die Eisenbahnverkehrsordnung darüber etwas anderes bestimmen wollte. Auch die Entstehungsgeschichte des Internationalen Uebereinkommens spricht für die hier vertretene Ansicht. Ein Antrag der deutschen Kommissare, eine dem Art. 404 a. H. G. B. (= § 434 H.G.B.) entsprechende Vorschrift in den Entwurf aufzunehmen, wurde ausdrücklich abgelehnt, woraus hervorgeht, daß für den Bereich des Internationalen Uebereinkommens dem Empfänger das Recht, Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, nicht zugesprochen werden kann. Wenn nun die Eisenbahnverkehrsordnung ebenfalls eine entsprechende Bestimmung nicht aufgenommen hat, dann muß diese Auslassung auch hier als Absicht gedeutet und dem Empfänger das Recht, Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, versagt werden. [3])

Eine wesentliche Modifikation bildet sich im Eisenbahnfrachtrecht, wenn ein Frachtbriefduplikat ausgestellt ist. Das Duplikat ist eine vom Absender auszustellende zweite Ausfertigung des Frachtbriefes, ein Gegenschein, den der Frachtführer dem Absender zum Beweise für den Empfang des darin bezeichneten Gutes aushändigt. Während die Ausstellung des Duplikats im inländischen Frachterkehr vom Belieben des Absenders abhängt [4]), ist sie im internationalen Verkehr obligatorisch. [5]) Das Duplikat hat nicht die Bedeutung eines Traditionspapieres. Die neuere Verkehrsentwicklung [6]) geht

1) Staub, § 434, Erl. 7; Makower, § 434, Erl. III. Düringer-Hachenburg, § 434, Erl. 6; Ritter, § 434, Erl. 7.
2) Inwieweit innere Gründe dagegen sprechen, siehe S. 19 unten.
3) vgl. Rundnagel. S. 391 ff; Hellwig. S. 496.
4) vgl. § 455 H. G. B., § 61 Abs. 5 E. V. O.
5) vgl. Art. 8, Abs. 5 J. Ue.
6) vgl. R. G. 102. S. 96; R. G. in J. W. 1919. S. 183, bes. auch die Erl. Geilers.

aber aus berechtigten Gründen dahin, bei einem Kauf mit der Abrede „Kasse gegen Frachtbriefduplikat" der Uebergabe des Duplikates an den Käufer regelmäßig die Bedeutung der Abtretung des Herausgabeanspruches und damit der Uebereignung nach § 931 B. G. B. beizulegen. Der Uebergang des Eigentums bietet dem zahlenden Käufer, namentlich im Konkurse des Absenders, einen wünschenswerten Schutz. — Abgesehen hiervon ist das Duplikat stets mehr als eine bloße Bescheinigung über den Abschluß des Frachtvertrages, da vom Besitze des Duplikats ein wesentlicher Teil des Verfügungsrechtes abhängt. Gemäß § 455 Abs. 2 H. G. B., § 73 Abs. 5 E. V. O. und Art. 15 Abs. 2. J. Ue. kann der Absender sein Verfügungsrecht nur ausüben, wenn er das Duplikat vorlegt. Auch ist erforderlich, daß die Verfügung im Duplikat eingetragen wird. Hat also, wie es üblich ist, der Absender das Duplikat dem Empfänger übersandt, so kann er sein Verfügungsrecht nicht mehr ausüben.

Der Empfänger erwirbt durch den Besitz des Duplikats nicht die Rechte des Absenders, nicht wird er befugt, während des Transportes über das Gut zu verfügen. Der Empfänger, dem das Duplikat zugestellt ist, soll nur vor den Nachteilen bewahrt werden, die ihm der Absender durch eine nachträgliche Abänderung verursachen könnte; [1]) ihm soll stets eine unentziehbare Aussicht auf die Auslieferung des Gutes und damit bei Gewährung von Vorschüssen oder Bezahlung des Kaufpreises die erforderliche Sicherstellung gewährt werden.

Dieselbe rechtliche Bedeutung, wie das Duplikat, hat der Aufnahmeschein, der nur im inländischen Eisenbahnfrachtrecht vorkommt. Mit Zustimmung des Absenders kann er bei solchen Gütern ausgestellt werden, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden. [2])

Wie die Rechtslage bei Ausstellung eines Ladescheines ist, kann unerörtert bleiben, da ein solcher im Eisenbahnfrachtrecht ausgeschlossen, im übrigen Landfrachtverkehr ungebräuchlich ist. Er hat nur als Flußkonossement Bedeutung.

§ 4.

Die rechtliche Stellung des Empfängers.

Nachdem wir an Hand der gesetzlichen Bestimmungen gesehen haben, welche Stellung Absender und Empfänger in den einzelnen Abschnitten des Transportes haben, soll jetzt die Frage erörtert werden, wie sich die eigentümliche Stellung des Empfängers, insbesondere sein Eintritt in den ihm fremden Frachtvertrag, juristisch erklärt.

1) vgl. Rundnagel. S. 324.
2) vgl. § 61, Abs. 7 E. V. O.

a) Im gemeinen Rechte.

Im gemeinen Recht war die Frage nach der Rechtsnatur der Stellung des Empfängers die umstrittenste des ganzen Frachtrechts. Man ging von dem römischen Satze: Alteri stipulari nemo potest aus, nach dem aus einem Vertrage für einen unbeteiligten Dritten keine Rechte und Pflichten entstehen können. Wie man nach einem Ausweg gesucht hat, zeigen die vielen Konstruktionsversuche und Theorien, die unter der Herrschaft des gemeinen Rechts aufgestellt wurden. [1])

Einen strengen Unterschied machte man dabei zwischen den Rechten und den Verpflichtungen.

Was zunächst die Frage nach dem inneren Wesen der Rechte betrifft, so kontrahiert nach der Ansicht Brinkmann-Endemann's [2]) der Absender mit dem Frachtführer nicht in eigenem Namen, sondern als Bevollmächtigter oder Geschäftsführer des Empfängers. Schott [3]) erkennt zwar an, daß der Empfänger die Rechte kraft positiver Vorschrift in eigenem Namen geltend macht; es seien dies aber nur die Rechte des Absenders. Es handele sich daher nicht um ein inhaltlich selbständiges Recht, wohl aber um eine persönlich selbständige, eine „formal eigene Befugnis." von Hahn [4]) sieht in dem Rechte des Empfängers eine „formelle Befugnis". Endemann [5]) ein formelles Recht, welches durch die Annahme des Frachtbriefes oder das Faktum der Ankunft in Kraft trete. C. F. Koch [6]) nennt die selbständige Klage des Empfängers eine anomale, antizipierte Klage, weil sie aus den sich erst später zwischen Frachtführer und Empfänger anknüpfenden Rechtsbeziehungen vorweggenommen sei. Nach von Gerber [7]) beruht das eigene Recht des Empfängers auf einem durch Uebergabe und Annahme des Frachtbriefes vermittelten Anweisungsakzept; das Klagerecht des Empfängers erscheint ihm als eine actio utilis aus dem vom Absender geschlossenen Vertrage. Höpfner [8]) ist der Ansicht, das Klagerecht des Empfängers beruhe auf „vertragsmäßiger Zession". Die Adresse auf dem Frachtbrief sei ein signum cessionis; denn die Person des Adressaten werde genau bezeichnet und ermächtigt, das zum Frachtbrief gehörige Gut anzunehmen. Windscheid [9]) und Sell [10]) sehen in der Klage des Empfängers eine actio negotiorum gestorum directa.

1) vgl. bes. Eger II. S. 80. Goldschmidt, I_2, § 75.
2) A. a. O. § 115.
3) A. a. O. S. 402.
4) A. a. O. Art. 405, § 8, Nr. 3.
5) A. a. O. § 156 ff.
6) A. a. O. Art. 405, Erl. 30.
7) A. a. O. § 183.
8) A. a. O. S. 123.
9) A. a. O. § 401, Erl. 11.
10) A. a. O. S. 142.

Alle bisher angeführten Konstruktionsversuche können in keiner Weise befriedigen. Da eine derartige Ansicht auch in der gegenwärtigen Literatur nicht mehr vertreten wird, erübrigt sich hier ein längeres Verweilen. [1]) Besonderer Erwähnung wert ist dagegen die von Goldschmidt [2]) und Eger [3]) vertretene Ansicht, die rechtliche Stellung des Empfängers beruhe auf einer fingierten Zession, d. h. einem gesetzlichen Forderungsübergange, welcher stattfindet, weil das Gesetz es so will, und für welchen eine Zession fingiert wird. Goldschmidt sagt: „Der Empfänger gelte als ermächtigt, im eigenen Namen, aber nicht kraft ursprünglich eigenen Rechtes, wie der im Konossement bezeichnete Empfänger, sondern nur so, wie ein Zessionar des Absenders, kraft fingierter Zession zu klagen. Seine Klage sei die actio utilis aus dem Frachtvertrage". Nach dieser Theorie liegt in der Bezeichnung des Empfängers im Frachtvertrage die Uebereinkunft zwischen Absender und Frachtführer, daß dieser nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem Empfänger die Zession der Frachtvertragsrechte unter Uebernahme der Frachtvertragspflichten anbieten und im Falle der Annahme ihn als Gläubiger ansehen soll. Zeitpunkt dieser Zessionsofferte ist mithin die Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte. Die Annahme der Offerte erfolgt dann durch Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes oder durch Anstrengung der Klage gemäß § 435 H. G. B. (Art. 405 a. H. G. B.)

Auch diese Ansicht ist unbefriedigend, sie entzieht sich selbst den Boden, indem sie eine Fiktion heranzieht. [4]) Sie führt weiter zu dem unrichtigem Resultat, daß nach etwaigem Verzicht des Empfängers auf seine durch Zession erworbenen Rechte niemand mehr vorhanden wäre, der ein Recht über das Frachtgut hätte. Nach allgemein anerkannter Ansicht leben aber die Rechte des Absenders nach einem Verzicht des Empfängers wieder auf. Ferner ist das eigene Recht des Empfängers mit der Ankunft des Gutes bereits vorhanden; in beschränktem Umfange bestehen sogar schon vor der Ankunft des Gutes eigene Rechte, sie können daher dem Empfänger nicht erst nach der Ankunft angeboten werden. Goldschmidt und Eger sind in dieser Hinsicht allerdings anderer Meinung. Nach ihrer Ansicht macht der Empfänger das Recht aus § 434 H. G. B. (Art. 404 a. H. G. B.) nur im Namen des Absenders, in dessen präsumtiven Mandat geltend. Diese Annahme ist jedoch ungerechtfertigt; denn das beschränktere Recht aus § 434 H. G. B. beruht auf derselben rechtlichen Grundlage und entspringt derselben Quelle, wie die Rechte, die dem Empfänger nach Ankunft des Gutes zustehen. [5]) Zu erwähnen ist, daß Buch-

1) vgl. bes. Leutke a. a. O., der überzeugend Gegenargumente anführt.
2) A. a. O. I_2. S. 749.
3) A. a. O. II. S. 88.
4) Müller-Erzbach, Lehrbuch. S. 575.
5) vgl. Hellwig. S. 480. Leutke. S. 101.

mann [1]) der Meinung ist, die Kontroverse habe jetzt durch die Abänderung der Worte „nach Ankunft des Frachtführers" in „nach Ankunft des Gutes" im § 435 H. G. B. (Art. 405 a. H. G. B.) im Sinne der Zessionstheorie ihre Entscheidung gefunden, weil, wenn das Gut aus irgend einem Grunde nicht ankomme, der Empfänger nur mit Genehmigung des Absenders klagen könne und daher auch die Einreden des Frachtführers aus der Person des Absenders sich gefallen lassen müsse. Nach dieser Ansicht sei es eine merkwürdige Konsequenz, den Frachtführer im Falle der Ankunft des Gutes dadurch schlechter zu stellen, indem man dem Empfänger ein materiell eigenes Recht gewähre. Diese Folgerung ist nicht richtig, weil das Gesetz ohne Frage beabsichtigt, dem Empfänger im Falle der Nichtankunft des Gutes geringere Rechte zu geben als im umgekehrten Falle.

Was nun das innere Wesen der Verpflichtungen anlangt, so stehen auch hier verschiedene Meinungen nebeneinander. [2]) Eger [3]) vertritt auch hier die soeben widerlegte Zessionstheorie. Nach seiner Ansicht übernimmt der Empfänger durch Annahme der Zessionsofferte nicht nur die Rechte, sondern auch die Pflichten aus dem Frachtvertrage; denn nur unter dieser Bedingung sei dem Empfänger der Eintritt in den Frachtertrag angeboten worden. Nach Kuhn [4]) soll die Verpflichtung des Empfängers ihren Grund in einer Zahlungsanweisung des Absenders haben. Der Frachtbrief enthalte diese Anweisung, der Empfänger nehme sie durch Annahme von Gut und Frachtbrief an und sei dann zu frachtbriefmäßiger Zahlung verpflichtet. — Diese Theorie scheitert daran, daß sie im Frachtbrief eine Anweisung sieht. Wenn im Frachtbrief auch häufig die Frachtzahlungsklausel enthalten sein wird, so liegt doch hierin noch nicht die rechtliche Absicht des Zahlungsmandats. — C. F. Koch[5]) meint, die wahre causa obligandi liege in einer Realleistung, in der Uebergabe des Gutes und des Frachtbriefes an den Empfänger, durch deren Annahme dieser nach dem Grundsatze do ut des zur Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet werde. — Von einem do ut des kann deshalb nicht die Rede sein, weil nach den Grundsätzen des Werkvertrages der Frachtführer dem Absender gegenüber zur Uebergabe von Gut und Frachtbrief verpflichtet ist. — v. Hahn [6]) vertritt die Ansicht, die Zahlungspflicht des Empfängers gründe sich auf einem durch konkludente Handlungen mit dem Frachtführer abgeschlossenen Vertrag. Dadurch, daß der Frachtführer dem Empfänger das Gut nebst Frachtbrief anbiete, mache er ihm die Offerte der Auslieferung des Gutes gegen Erfüllung der im Frachtbrief enthaltenen

1) A. a. O. S. 15.
2) vgl. Lange a. a. O. S. 66 ff.
3) A. a. O. II. S. 354 ff.
4) A. a. O. S. 395.
5) A. a. O. Art. 406, Erl. 31.
6) A. a. O. II. S. 657 vgl. R. O. H. G. 21. S. 182.

Verpflichtungen. Durch Annahme von Gut und Frachtbrief nehme der Empfänger diese Offerte stillschweigend an. Von Schott [1]) wird dieses stillschweigende Vertragsverhältnis zur gesetzlichen Präsumtion erhoben. — Hier ist zu sagen, daß die Verpflichtung des Empfängers nicht auf einem neuen Vertrag beruht, zum anderen, daß § 436 H. G. B. mehr, als eine jederzeit widerlegbare Vermutung sein will.

b) Im geltenden Rechte.

Im Bereiche des geltenden Rechtes ist es heute herrschende Meinung, daß der Frachtvertrag zu den Verträgen auf Leistung an Dritte gehört.[2]) Auf den heftigen Streit, der in der gemeinrechtlichen Literatur über die Zulässigkeit und Natur solcher Verträge entbrannt war, soll hier nicht näher eingegangen werden, da die Verträge zu Gunsten Dritter im § 328 ff. B. G. B. ausdrücklich anerkannt sind. Für uns kommt es nur in Betracht, zu untersuchen, ob diese herrschende Meinung gerechtfertigt ist. Die Frage, ob der Frachtvertrag ein Vertrag zu Gunsten Dritter ist, hat zuerst Hellwig in eingehendster Weise untersucht. Hellwig[3]) kommt zu dem Resultat, daß „in keiner anderen Gesetzesnorm die richtigen Grundsätze über Verträge auf Leistung an Dritte auf einzelne Rechtsverhältnisse so ausführlich und richtig angewendet sind, wie bei dem handelsrechtlichen Transportvertrag. Daß er unter die uns beschäftigende Vertragskategorie fällt, wird vom Standpunkte des heutigen Rechtes wohl schwerlich mehr bestritten werden". In der Tat lassen sich die meisten Vorschriften des Frachtvertrages mit denen über die Verträge zu Gunsten Dritter in Einklang bringen. Der Empfänger erwirbt seine Rechte unmittelbar aus dem Frachtvertrage.[4]) Aus dem Zweck des Frachtvertrages ergibt sich, daß die Rechte des § 434 H. G. B. schon mit Beginn des Transportes, die des § 435 H. G. B. mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte entstehen.[5]) Der Empfänger kann gemäß § 435 H. G. B. seine Rechte nur gegen Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verpflichtungen geltend machen; der Frachtführer ist demnach in der Lage, seine Vertragsleistung von der Bedingung der Erfüllung der Vertragspflichten abhängig zu machen, er kann dem Empfänger alle Einwendungen entgegenhalten, die ihm nach dem Frachtvertrag gegen den Absender zustehen.[6]) Ferner, weist der Empfänger das Recht zurück, so lebt das Recht des Absenders wieder auf, es gilt als nicht erworben.[7]) Im § 433 H. G. B. ist

1) A. a. O. § 346. S. 410.
2) vgl. Hellwig. S. 477; Staub, § 434, Erl. 1, Düringer-Hachenburg, § 433, Erl. 8, Lehmann-Ring, § 435, Nr. 2, Makower, § 435, Erl. 1 a., Brand, § 435, Erl. 4 a.
3) A. a. O. S. 477.
4) vgl. § 328, Abs. 1 B. G. B.
5) vgl. § 328, Abs. 2 B. G. B.
6) vgl. § 334 B. G. B.
7) vgl. § 333 B. G. B.

dem Absender die Befugnis vorbehalten, die Rechte des Empfängers ohne dessen Zustimmung so lange aufzuheben oder zu ändern, bis die im § 433 Abs. 2 H. G. B. aufgeführten Tatsachen eingetreten sind.[1]) Schließlich wenn Goldschmidt[2]) glaubte, daß der Absender bei Subintuierung des Frachtvertrages unter die Verträge zu Gunsten Dritter selbst gar nicht berechtigt wäre, so hat sich dieser Einwand mit Rücksicht auf § 335 B. G. B. erledigt.

Doch wie steht es mit der Bestimmung des § 436 H. G. B., wonach der Empfänger durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet wird, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten? Im § 436 H. G. B. handelt es sich nicht mehr um eine Bedingung der Rechtsausübung. Hier ist vielmehr eine Verpflichtung des Empfängers geschaffen, wodurch der Frachtführer ein völlig selbständiges Forderungsrecht erhält. Die Entstehung von selbständigen Verbindlichkeiten läßt sich aber nicht mit den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über Verträge zu Gunsten Dritter in Einklang bringen. Dies erkennt auch Hellwig[3]) an; er sagt: „Durch die Anerkennung des Instituts der Verträge auf Leistung an Dritte hat die Rechtsordnung nur die Möglichkeit geschaffen, den Anspruch auf Leistung, welcher aus dem zwischen den Parteien bestehenden Schuldverhältnisse entspringt, einem Dritten neben dem Gläubiger zu verschaffen. „Verpflichtungen" überkommen den Dritten aus dem ihm fremden Akte nicht". „Verpflichtungen", so sagt Hellwig[4]) weiter, können aber durch besondere gesetzliche Ermächtigung geschaffen werden. Eine solche lediglich auf dem Gesetze beruhende Verpflichtung ist auch im § 436 H. G. B. zu sehen. Diese Behauptung ist insofern richtig, als sie sich gegen die auch im Bereiche des geltenden Rechtes vertretene Ansicht[5]) wendet, es handele sich im § 436 H. G. B. um eine auf dem Verpflichtungswillen des Empfängers begründete Uebernahme der fraglichen Verbindlichkeiten; eine Rechtfertigung für die Einreihung des Frachtvertrages in die Verträge auf Leistung an Dritte hat uns Hellwig dadurch nicht gegeben. Mit Recht sagt Leutte[6]), daß sich die Frachtverträge nicht in die Denkform der Verträge auf Leistung an Dritte hineinzwängen ließen. Der Umstand, daß der Empfänger durch gewisse Handlungen in die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage, deren Erfüllung an sich dem Absender obliegt, eintritt, läßt sich mit dem Grundcharakter der Verträge zu Gunsten Dritter nicht vereinen.

Um nun unsererseits zu der Frage nach der Stellung von Absender und Empfänger Stellung zu nehmen, ist es von größter Wich-

1) vgl. § 332 B. G. B.
2) A. a. O. S. 750.
3) A. a. O. S. 258.
4) A. a. O. Note 502.
5) vgl. Staub, § 436, Erl. 2.
6) A. a. O. S. 52.

tigkeit, sich über die Entstehung und den Zweck des Verfügungsrechtes klar zu werden. Dadurch, daß man den Zweck und Sinn aller dieser Vorschriften scharf herausschält, hat man zum Verständnis alles gewonnen.

In Rom und im deutschen Mittelalter war das Transportwesen als selbständige, freie Arbeitsunternehmung unbekannt. Die Kaufleute begleiteten ihre Waren selbst oder ließen den Transport durch eigene Sklaven ausführen. Daraus erklärt es sich, daß eine selbständige Regelung des Frachtrechts nicht bestand. Erst allmählich entwickelte sich in Deutschland ein selbständiges Fuhrmannsgeschäft, um im Laufe der Zeit mit dem allgemeinen Kulturfortschritt zu immer größerer Bedeutung zu gelangen. Wer eine Ware an einen anderen Ort befördern wollte, tat es jetzt nicht mehr selbst, sondern vertraute sie einem Frachtführer an und schloß mit diesem über die Ausführung des Transportes einen Frachtvertrag.

Durch den Frachtvertrag übernimmt der Frachtführer die Pflicht, den Transport auszuführen, nicht erhält er auch einen Anspruch auf dessen Durchführung; ihm liegt nur daran, den vereinbarten Frachtlohn zu erhalten. Wenn wir daher lediglich das Verhältnis vom Absender zum Frachtführer betrachten, müssen wir feststellen, daß nur der Absender ein Interesse an den Schicksalen des Gutes hat; nur ihm, nicht dem Frachtführer, liegt etwas daran, was mit dem Gute geschieht und an wen es ausgeliefert wird. Diese Interessenlage mußte auch der Gesetzgeber erkennen; er gab daher dem Absender unter Würdigung der geschilderten Verhältnisse das Recht, auch nach Abschluß des Vertrages über das Gut verfügen zu können. Im übrigen entspricht dieses Verfügungsrecht dem Kündigungsrechte bei dem, dem Frachtvertrage wesensgleichen Werkvertrage.

Ein eigenartiges, den Frachtvertrag von anderen Verträgen unterscheidendes Merkmal liegt darin, daß er von vornherein auf einen Wechsel der Subjekte abgestellt ist; denn der Hauptinhalt des Vertrages ist es, daß das Gut an eine dritte Person, den Empfänger, ausgeliefert werden soll. Nach strengem Obligationenrechte hatte nur der Vertragschließende selbst ein Recht aus dem Vertrage. Der Empfänger, als außenstehender Dritter, konnte gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage nicht vorgehen, obwohl ihm gerade das Gut abzuliefern, und er auch an der Erfüllung des Vertrages besonders interessiert war. Nun wird es zwar meist im Willen der Parteien gelegen haben, den Empfänger, mit dessen Eintritt man schon bei Abschluß des Frachtvertrages rechnete, aus dem Vertrage zu berechtigen; die Schaffung eines eigenen Rechtes, das den Interessen des Empfängers gerecht wurde, bedurfte aber der gesetzlichen Anerkennung. Gewohnheitsrechtlich [1]) verschaffte sich das eigene Verfügungsrecht des Empfängers bald Geltung. Das Verdienst des

1) vgl. Goldschmidt. S. 744, Erl. 31.

Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches war es, dieses Verfügungsrecht genau zu fixieren und mit dem des Absenders in Einklang zu bringen. Auch der Gesetzgeber mußte erkennen, daß „es hier wegen der Verschiedenheit des Erfüllungsortes von dem Aufgabeort für den Absender von Interesse ist, wenn der Empfänger gegenüber dem Frachtführer nicht nur als zum Empfang ermächtigte Person, sondern als Forderungsberechtigter auftreten kann und somit in der Lage ist, mit seinen Interessen die Interessen des Absenders zu wahren". [1]) Das volle Verfügungsrecht gewährt § 435 H. G. B. dabei dem Empfänger mit Recht erst nach Ankunft des Gutes am Erfüllungsorte, da man dem Frachtführer nicht zumuten kann, schon während des Transportes sich nach den Weisungen verschiedener Personen zu richten. Auch würde eine vorzeitige Anerkennung des vollen Verfügungsrechtes des Empfängers die Interessen des Absenders verletzen. Bei großen Transporten zeigte sich die Notwendigkeit, dem Empfänger auch schon während des Transportes ein Recht einzuräumen. Bei der großen Entfernung, in der oft der Absender von dem Orte, in dem das Ereignis eingetreten war, wohnte, war eine schnelle Verständigung mit ihm über die zu ergreifenden Maßnahmen schwer zu erreichen; je mehr sich dagegen der Transport seinem Ende näherte, um so näher war man dem Empfänger. Es entspricht daher einem Verkehrsbedürfnis, wenn § 434 H. G. B. dem Empfänger auch schon vor Ankunft des Gutes ein beschränktes Recht auf Ergreifung von Sicherstellungsmaßregeln gewährt, besonders mit Rücksicht darauf, daß der Empfänger, mit den örtlichen Verhältnissen besser vertraut, oft viel eher in der Lage ist, eine sachgemäße und richtige Anweisung zu geben. Eine jede ungehörige Verzögerung oder unrichtige Anweisung wird meist den Wert des Gutes herabmindern oder oft den ganzen Transportzweck vereiteln.

In das Eisenbahnfrachtrecht nahm man eine derartige Bestimmung wie die des § 434 H. G. B. nicht auf. Hier war es angebracht, das Interesse des Absenders und Empfängers hinter dem der Eisenbahn zurücktreten zu lassen; denn in dem hochentwickelten, ganz auf den Massenbetrieb eingestellten Eisenbahnverkehr würde ein Eingreifen des Empfängers schon während des Transportes störend wirken. Nach Ankunft des Gutes erlangt dagegen der Empfänger auch hier, wie im gewöhnlichen Landfrachtgeschäft das volle Verfügungsrecht, das jedoch gegebenenfalls dem stärkeren Verfügungsrechte des Absenders weichen muß. Da es aber die Interessenlage verlangt, daß der Empfänger im letzten Abschnitt des Transportgeschäftes das ausschließliche Verfügungsrecht erlangte, mußte das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen kommen.

1) Hellwig. S. 151 ff.

Warum wählte der Gesetzgeber den im § 433 Abs. 2 fixierten Zeitpunkt für das Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders? War das Willkür? Nein, bei genauer Untersuchung werden wir bald sehen, wie feinsinnig der Gesetzgeber auch hier vorgegangen ist, wie genau alles der Interessenlage angepaßt und um derenthalben geschaffen ist. Das Erlöschen ist zunächst an die Uebergabe des Frachtbriefes geknüpft; denn mit der der Uebergabe des Frachtbriefes tritt der Frachtführer mit dem Empfänger in direkte Beziehungen; es wäre unbillig, wollte man das Verfügungsrecht des Empfängers auch jetzt noch von dem des Absenders durchkreuzen lassen. Aber das Gesetz hat die Uebergabe des Frachtbriefes allein nicht genügen lassen. Das Gut muß gleichzeitig angekommen sein; denn der Frachtführer hätte es sonst, den Interessen des Absenders entgegen, in der Hand, durch Vorausschickung des Frachtbriefes willkürlich das Verfügungsrecht des Absenders abzukürzen.

Andererseits soll nach der gesetzlichen Regelung das Verfügungsrecht des Absenders erlöschen, wenn der Empfänger Klage auf Auslieferung des Gutes erhebt, wobei auch hier vorausgesetzt wird, daß das Gut am Bestimmungsorte angelangt ist. Durch die Anstrengung der Klage sucht der Empfänger, soweit es auf ihn ankommt, in direkte Beziehungen zum Frachtführer zu treten; er erklärt sich zur Annahme von Gut und Frachtbrief bereit. In diesem Zeitpunkte, in dem jetzt das Prozeßrisiko auf dem Empfänger lastet, durfte für den Absender nicht mehr die Möglichkeit bestehen, über das Gut wirksam zu verfügen und es etwa noch an einen anderen Empfänger zu leiten. Hätte der Gesetzgeber eine derartige Bestimmung nicht getroffen, so wäre der Frachtführer in der Lage, den Empfänger bis zur tatsächlich erfolgten Uebergabe des Frachtbriefes, also bis zur Rechtskraft eines den Prozeß endigenden Urteils den Gegenverfügungen des Absenders auszusetzen.

Nach Ankunft des Gutes erhält der Empfänger das volle Verfügungsrecht.[1]) Er kann von dieser „Berechtigung, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte geltend zu machen", nur Gebrauch machen, wenn er gleichzeitig die vertraglichen Verpflichtungen des Absenders erfüllt, d. h. Fracht und sonstige Auslagen bezahlt. Zunächst besagt dies, daß der Frachtführer in der Regel mit Beförderung des Gutes vorzuleisten hat; denn erst bei Beendigung des Transportes, bei Ablieferung des Gutes, kann er die Bezahlung des Frachtlohnes erwirken. Zweck dieser Vorschrift ist, den Absender und Empfänger besonders gegen Verluste aus Verminderung und Beschädigung des Gutes während des Transportes zu sichern.[2]) Andererseits braucht der Frachtführer das Gut nur Zug um Zug gegen Zahlung des Frachtlohnes abzuliefern. Hier liegt der Gedanke zu

1) vgl. § 435 H. G. B.
2) vgl. Böthke a. a. O. S. 314.

Grunde, den Frachtführer vor Verlust desselben zu sichern. Daß aber der Empfänger sich zur Zahlung bereit finden muß, wenn er das Gut herausverlangen will, ist darauf zurückzuführen, daß man dem Frachtführer nicht zumuten kann, bei Ablieferung des Gutes an den Empfänger den Frachtlohn auf umständliche Weise von dem entfernt wohnenden Absender einzuziehen, zumal im Verhältnis von Absender und Empfänger letzterer regelmäßig zur Zahlung der Fracht verpflichtet ist.

Hat der Frachtführer das Gut nebst Frachtbrief dem Empfänger auch ohne Gegenleistung herausgegeben, — es handelte sich vielleicht um den Transport von Massengütern, wie z. B. Möbeln, wo eine Zug um Zug Leistung auf Schwierigkeiten stößt, oder, das Gut war leicht verderblich, der Empfänger im Augenblicke nicht zahlungskräftig, — so durfte durch die Herausgabe der Frachtführer nicht schlechter gestellt werden. Aus solchen Erwägungen heraus gab der Gesetzgeber dem Frachtführer im § 440 Abs. 3 H. G. B. das sog. Folgerecht, wonach sein gesetzliches Pfandrecht, abweichend vom bürgerlichen Recht, die Ablieferung des Gutes überdauert. Im Interesse der Förderung des Warenumlaufs mußte der Frachtführer jetzt aber auch in der Lage sein, selbständig gegen den Empfänger auf Zahlung vorzugehen. [1]) Für den Empfänger bedeutet dieser Eintritt in die Verpflichtungen keine Mehrbelastung; denn, abgesehen davon, daß er sich auch auf andere Weise dem Frachtführer gegenüber selbständig verpflichten kann, zeigt er durch Annahme von Gut nebst Frachtbrief auch nach außen erkennbar, daß er mit der Ausführung der Beförderung einverstanden ist und das Gut als Erfüllung angenommen hat. Wenn der Empfänger nur nach Maßgabe des Frachtbriefes zur Zahlung verpflichtet wird, so hat das seinen Grund darin, ihn vor Ansprüchen zu sichern, die aus Vereinbarungen des Absenders entspringen, von deren Existenz er aber bei der Annahme des Gutes keine Kenntis erhalten konnte.

Wir haben gesehen, daß der Gesetzgeber bei der Regelung des Frachtvertrages Normen schuf, die, einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprungen, möglichst der Interessenlage gerecht wurden, ohne sich darüber Gedanken zu machen, ob diese Vorschriften sich auch unter eine der bestehenden Vertragstypen unterordnen lassen würden.[2]) Es soll nicht nicht verkannt werden, daß auch die Normen über die Verträge zu Gunsten Dritter aus dem Werdegang des praktischen Lebens hervorgegangen sind, jedoch aus dem Umstand, daß der Empfänger aus dem Frachtvertrage ein eigenes Forderungsrecht erwirbt, und auch § 328 B. G. B. dem Dritten ein unmittelbar eigenes Recht gewährt, folgt noch nicht, daß auch der Frachtvertrag

1) wie es § 436 H. G. B. bestimmt.
2) vgl. R. O. H. G. 13. S. 326.

ein Vertrag zu Gunsten Dritter ist.[1]) Der Frachtvertrag ist vielmehr nur eine Parallelerscheinung der Verträge zu Gunsten Dritter; er ist ein eigenartiges Rechtsgebilde, dessen Bestimmungen sich nur dadurch erklären, daß der Gesetzgeber erkennen mußte, daß hier zwei Personen das gleiche Interesse vertreten, nämlich, daß Absender und Empfänger gleichmäßig an der rechtzeitigen und sicheren Ankunft des Gutes interessiert sind, wobei besonders darauf hinzuweisen ist, daß beim Vertrage zu Gunsten Dritter der Versprechensempfänger und der Dritte keineswegs immer das gleiche Interesse vertreten.[2]) Eine ähnliche Rechtsbildung, wie beim Frachtvertrage, finden wir in den Bestimmungen der §§ 98, 99 H. G. B., wonach der Handelsmakler auch zu der Partei, die ihn nicht beauftragt hat, in unmittelbare Rechtsbeziehungen tritt. Derselbe Gedanke setzt sich auch im Agentenrecht durch, und auch das Versicherungsrecht kennt ihn im Falle der „Versicherung von Konkurrenzinteressen".[3])

§ 5.

Die Verschmelzung von Absender und Empfänger.

Nicht mit einem Vertrage zu Gunsten Dritter haben wir es im Frachtrecht zu tun, sondern es liegt hier die Erscheinung der „Verschmelzung von Einzelpersönlichkeiten"[4]) vor. Dieser Erscheinung begegnen wir an verschiedenen Stellen im Rechtsleben, sobald nämlich das Verkehrsinteresse und die Interessenlage ein Zurückdrängen des Individuellen gebietet. In welchem Maße die Verschmelzung von Absender und Empfänger zu einer Persönlichkeit gegeben ist, soll an Hand anderer Gesetzesstellen und an Hand der Ergebnisse, die die Weiterentwicklung des Frachtrechts in Literatur und Rechtsprechung gezeitigt hat, gezeigt werden.

Betrachten wir zunächst den § 438 Abs. 1 H. G. B. Aus dem Wortlaute, „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage erloschen" geht unzweideutig hervor, daß mit dem Zeitpunkt der Annahme und Zahlung nicht nur die Ansprüche des annehmenden und zahlenden Empfängers, sondern auch die des Absenders gegen den Frachtführer ihr Ende finden, gleichgültig, ob sie sich aus dem Frachtbrief ergeben oder nicht.[5]) Wie ist diese Sondervorschrift zu erklären? Wenn der Gesetzgeber gerade an die Annahme des Gutes und die Zahlung der Fracht die Wirkung des Erlöschens der Ansprüche gegen den Fracht-

1) vgl. Ubach a. a. O. S. 22.
2) vgl. R. G. 54. S. 96; O. L. G. 20. S. 146.
3) vgl. bes. Müller-Erzbach. Handelsrecht. S. 166, 701, 733 und 757 ff.
4) vgl. über diesen neuen Rechtsbegriff Müller-Erzbach a. a. O. Jehrings-Jahrb. 73. S. 135 ff.
5) vgl. Rundnagel. S. 242; Staub, § 438, Erl. 11.

führer knüpfte, so ging er von der Erwägung aus, daß man in einem derartigen Verhalten des Empfängers eine Billigung der Transportleistung oder doch einen Verzicht auf die Geltendmachung von Ansprüchen zu sehen hat; denn wenn der Empfänger neben der Annahme auch noch zu zahlen hat, wird er sich von der Ordnungsmäßigkeit des Transportes überzeugen. „Der sorgfältige Kaufmann, bevor er die Fracht bezahlt hat, vergewissert sich, daß der Frachtvertrag von Seiten des Frachtführers richtig ausgeführt, insbesondere daß das Gut rechtzeitig abgeliefert ist und durch den Transport nicht gelitten hat". [1]) Aus dem Gesichtspunkte, daß man in beiden Handlungen des Empfängers eine Genehmigung des Transportes zu sehen hat, folgt sinngemäß, daß beide nach Beendigung des Transportes von dem Empfänger vorgenommen werden müssen; es würde daher auch wider den Sinn des § 438 H. G. B. verstoßen, wenn man bei einer Frankosendung die Annahme des Gutes allein genügen ließe. [2]) Wenn das Gesetz sagt, die Ansprüche „erlöschen", so ist dies insofern eine Sonderregelung, als nach allgemeinen Grundsätzen Annahme und Zahlung nicht den unmittelbaren Verlust der Ansprüche, sondern nur gemäß § 363 B. G. B. eine Umkehrung der Beweislast zur Folge haben würden.[3]) Der Gesetzgeber hat sich nicht mit der Aufstellung einer jeder Zeit vom Empfänger widerlegbaren Vermutung begnügt, sondern im Interesse der Klarheit der Verhältnisse eine jeden Gegenbeweis ausschließende praesumtio iuris et de iure geschaffen. Das besonders Auffallende an der Vorschrift des § 438 Abs. 1 H. G. B. liegt aber nicht darin, daß der Gesetzgeber für die Person des das Gut annehmenden und bezahlenden Empfängers an dessen Handlungen eine unwiderlegliche Vermutung der Genehmigung des Transportes knüpft, sondern darin, daß durch diese seine Handlungen „alle" Ansprüche gegen den Frachtführer, also auch die des Absenders erlöschen. Für diese Bestimmung läßt sich eine andere Erklärung nicht finden, als daß der Gesetzgeber den Absender und den Empfänger dem Frachtführer gegenüber als „Eins" aufgefaßt wissen wollte. Der Frachtführer, der in seinem Betrieb meist eine große Anzahl von Frachtverträgen an ganz verschiedenen Orten zu erledigen hat, kann den einzelnen Beteiligten nicht lange zur Verfügung stehen; er sollte daher im Interesse der Beweglichkeit des Verkehrs möglichst bald von „allen" Verpflichtungen entbunden werden.

Einen weiteren Beweis dafür, daß sich das Gesetz, wenn die Interessenlage und der Verkehr es erfordert, über das bestehende Rechtssystem hinwegsetzt, einen Beweis zugleich für die Verschmelzung von Absender und Empfänger finden wir im § 440 Abs. 4 H. G. B., welcher lautet: „Die im § 1234 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches

1) R. G. 25. S. 323.
2) A. M. Rundnagel. S. 244.
3) vgl. allerdings §§ 464, 640. Abs. 2 B. G. B.

bezeichnete Androhung des Pfandverkaufs, sowie die in den §§ 1237, 1241 des Bürgerlichen Gesetzbuches vorgesehenen Benachrichtigungen sind an den Empfänger zu richten. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so hat die Androhung und Benachrichtigung gegenüber dem Absender zu erfolgen". Nach den erwähnten Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches sollen die Androhung des Pfandverkaufs und die Benachrichtigungen dem Eigentümer gegenüber erfolgen, mit der Maßgabe, daß der Verpfänder als Eigentümer gilt, sofern nicht der Gläubiger weiß, daß der Verpfänder nicht Eigentümer ist. [1]) Für das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers ist als Verpfänder der Absender anzusehen. Regelmäßig hätte also die Androhung an ihn zu erfolgen. Das Gesetz bestimmt aber, daß zunächst der Empfänger benachrichtigt werden soll. Diese Regelung erscheint insofern naturgemäß, als der Frachtführer sein Pfandverkaufsrecht meist am Ablieferungsorte ausüben wird. Andererseits, wenn ein Spediteur als Absender auftritt, weiß der Frachtführer genau, daß dieser nicht Eigentümer ist; die Ermittlung des wahren Eigentümers ist für ihn meist nicht zu erreichen. In solchen Fällen kommt die Stellung des Empfängers der eines Eigentümers näher, als die des Absenders.[2])

Ferner ein neuer Beweis für die Verschmelzung. Gemäß § 429 H. G. B. haftet der Frachtführer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung oder durch Versäumung der Lieferzeit entsteht. Berechtigt den Schadensersatz zu fordern ist als Gegenkontrahent des Frachtführers zunächst der Absender, nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung auch der Empfänger. Hinsichtlich der Frage, welchen Schaden die Beteiligten geltend machen können, vergegenwärtigen wir uns zunächst folgenden Fall: Der Verkäufer sendet dem Käufer Ware. Unterwegs geht diese verloren. Es war ein Versendungskauf. Gemäß § 447 B. G. B. hat der Käufer die Gefahr zu tragen. Dem Verkäufer und Absender, der seinen Anspruch gegen den Käufer behält, ist kein Schaden entstanden. Der Käufer ist, da das Gut noch nicht am Bestimmungsorte angelangt war, noch nicht in seine Empfängerrechte eingetreten. Soll deshalb der Schaden für ihn uneinbringlich sein? — Soll der Frachtführer deshalb frei ausgehen, weil der Absender keinen Schaden erlitten hat, und der Empfänger in keiner vertraglichen Beziehung zu ihm steht? Die gleiche Frage, wie hier, bietet sich uns namentlich beim Kommissionsgeschäft. Hier fragt es sich: Soll der vertragsbrüchige Dritte deshalb frei sein, weil der Kommissionär, der seinerseits für einen Vertragsbruch des Dritten nicht einzustehen hat, keinen Schaden erlitten; der Kommittent aber mit ihm in keinem Vertragsverhältnis steht?

---

1) vgl. Denkschrift II, 264.
2) vgl. Müller-Erzbach, Handelsr. S. 584. Rundnagel. S. 192.

Wie aus verschiedenen Quellenstellen hervorgeht, versuchte man schon im römischen Recht eine Lösung für dieses Problem zu finden. So erörtert Ulpian in l. 8 § 3 Mandat. 17,1 den Fall, daß jemand von einem anderen mit der Besorgung eines Geschäftes beauftragt worden ist, die Erledigung dieses Geschäftes aber einem Dritten überträgt. Ulpian kommt zu dem Ergebnis, daß der Auftraggeber, dem keine Ansprüche gegen den vertragsbrüchigen Zweitbeauftragten zustehen, dadurch Ersatz erlangt, daß der Erstbeauftragte das Interesse seines Auftraggebers wahrnimmt. [1]) In der von ihm angeführten Begründung liegt jedoch ein Zirkelschluß. Er sagt nämlich, daß der Erstbeauftragte seinem Auftraggeber verbindlich ist, weil er gegen den Zweitbeauftragten mit einer Klage vorgehen kann. Er kann aber gegen diesen vorgehen, weil er seinem Auftraggeber haftet.

Im gemeinen Rechte finden wir eine besonders eingehende Erörterung dieser Frage bei Zimmermann[2]), der zu dem Ergebnis kommt, daß derjenige, der mit einem Kommissionär kontrahiert hat, verpflichtet ist, den infolge seiner Vertragswidrigkeit dem Kommittenten erwachsenen Schaden zu ersetzen. Zimmermann stützt sich auf römische Quellenstellen, namentlich die oben angeführte. Windscheid[3]) stellte im Anschluß an Zimmermann den Satz auf: Hat sich der Gläubiger im Interesse eines anderen zum Gläubiger gemacht, so bildet den Inhalt seiner Interesseforderung der von diesem anderen erlittene Nachteil; denn dadurch, daß der Gläubiger im Interesse eines anderen kontrahiert, macht er dessen Interesse zu seinem eigenen. — Zu dem von Windscheid aufgestellten Satz ist zu sagen, daß er auf einer willkürlichen Behauptung beruht. Gegen ihn wenden sich vor allem Müller-Erzbach[4]) und v. Tuhr[5]). Schloßmann[6]) bemerkt treffend: „In dem Gläubiger, der im Interesse eines Dritten kontrahiert, ruft der Mißerfolg ein Unlustgefühl hervor, aber es ist undenkbar, daß der den Dritten treffende Vermögensschaden der Schaden des Gläubigers wird". In der Rechtsprechung im Bereiche des gemeinen Rechts findet sich ebenfalls der Satz vertreten, daß der Kommissionär[7]), der Verkäufer[8]) und der Beauftragte, der den Auftrag befugterweise weitergegeben hat[9]), berechtigt ist, gegebenenfalls auch das Drittinteresse geltend zu machen, wobei in der Begründung auf die von Zimmermann aufgestellte Lehre Bezug genommen wird.

In das Bürgerliche Gesetzbuch wurde eine Regelung des hier erörterten Problems nicht aufgenommen, da man annahm, es liege

1) vgl. Zimmermann a. a. O. S. 74 ff.
2) A. a. O. S. 81.
3) Pandekt.[4] II. S. 41.
4) mittelb. Stellv. S. 48.
5) Grünhut 25. S. 554.
6) Lehre v. d. Stellvertret. II. S. 365.
7) R. O. H. G. 14. S. 400; 22. S. 253. R. G. 27. S. 125; 40. S. 74.
8) R. O. H. G. 17. S. 78; Seuff. Arch. 14. Nr. 23.
9) R. G. 40. S. 189; Seuff. Arch. 27. Nr. 125.

ein Bedürfnis zu gesetzlicher Regelung nicht vor; auch wollte man der wissenschaftlichen Entwicklung nicht vorgreifen[1]). So ist denn die vorliegende Frage im Anschluß an das geltende Recht häufig Gegenstand eingehender Erörterung geworden.

Crome[2]) sieht eine Begründung für die Möglichkeit der Schadensliquidation aus fremdem Interesse darin, daß er sagt, eine Ersatzpflicht folge in diesem Falle aus dem Begriffe des Schuldverhältnisses. Dieses würde zerstört, würde kein iuris vinculum mehr sein, wenn der Schuldner für das Drittinteresse nicht ersatzpflichtig sei. — Hier ist zu sagen, daß die Stellung des Gläubigers in einem Schuldverhältnisse keineswegs davon abhängt, daß er ein eigenes Vermögensinteresse an der Leistung des Schuldners hat. Krome weist ferner auf die Grundsätze von Treu und Glauben hin[3]), sagt aber selbst[4]): Der Satz, der hier bewiesen werden soll, läßt sich gar nicht beweisen; er läßt sich nur halten aus der Billigkeit.

v. Tuhr[5]) hat sich besonders eingehend mit unserer Frage beschäftigt; er bekämpft zunächst die Lehre Zimmermanns insoweit, als sie unrichtigerweise die Stellung des Kommissionärs mit der des Beauftragten in den Quellen vergleiche. Aus Billigkeitserwägungen heraus kommt auch v. Tuhr zu dem Ergebnis: Wenn der Gläubiger zu einem Dritten in einem Rechtsverhältnis steht, vermöge dessen das Interesse an der Leistung des Schuldners statt beim Gläubiger bei diesem Dritten entstanden oder nachträglich auf den Dritten übergegangen ist, so kann der Gläubiger den Schuldner zur Entschädigung des Dritten anhalten.[6]) Eine Bestätigung dieses Satzes findet v. Tuhr namentlich im § 991 Abs. 2 B. G. B. Hier sei dem mittelbaren Besitzer gegenüber dem Besitzer ein Ersatzanspruch zugesprochen, selbst, wenn er keinen Schaden erlitten habe, sondern nur ein Dritter, nämlich der Eigentümer. Aus der Formulierung des Gesetzes, wonach der Besitzer dem Eigentümer haftet „insoweit, als er" dem mittelbaren Besitzer verantwortlich ist, geht m. E. aber keineswegs hervor, daß der Besitzer dem mittelbaren Besitzer auch verantwortlich ist, wenn dieser selbst keinen Schaden erlitten hat.[7])

Hellwig[8]) glaubt den Satz von der Befugnis des Gläubigers, auch das Drittinteresse zu liquidieren, dahin einschränken zu müssen, daß dies nur möglich sei, wenn dem Schuldner die Beteiligung des Driten bekannt oder aus den Umständen, insbesondere nach der Verkehrssitte erkennbar war. Zu dieser Einschränkung liegt ein Bedürf-

1) vgl. Prot. III. S. 354, 360.
2) partiar. Rechtsgesch.
3) §§ 157, 242 B. G. B.
4) A. a. O. S. 305, vgl. Kuntze, S. 24 ff.
5) Grünhut 25. S. 529, Kr. V. Schr. 43. S. 588; 47. S. 88.
6) A. a. O. S. 567.
7) vgl. Kuntze. S. 28.
8) A. a. O. S. 89.

nis nicht vor, da sonst in vielen Fällen der geschädigte Dritte leer ausgehen würde.

Regelsberger [1]) schließt sich im wesentlichen den Ausführungen Zimmermanns an. Krückmann[2]) und Kluckhohn[3]) bekennen sich ebenfalls zu dem Satze der Schadensliquidation aus fremdem Interesse. Krückmann [4]) wendet sich vor allem gegen die Ansicht, die Schadensliquidation aus fremdem Interesse mit § 281 B. G. B. zu rechtfertigen. [5]) § 281 B. G. B. beziehe sich nämlich nur auf die Ansprüche des Schuldners aus eigenem Interesse. Der Dritte könne Abtretung dessen verlangen, was der Gläubiger erhalten habe, nicht aber der Gläubiger vom Schuldner dasjenige fordern, was er dem Dritten zu leisten habe. M. E. geht aus § 281 B. G. B. hervor, daß der Ersatzgläubiger nur die Ansprüche abtreten soll, die ihm zustehen.

Bemerkenswert ist noch eine der jüngsten Entscheidungen des Reichsgerichts.[6]) Es handelt sich u. a. um die Frage: Kann ich als Mieter eines Kahnes von einem Schleppunternehmer „aus dem Schleppvertrage" Ersatz für den Schaden verlangen, der durch Beschädigung des Kahnes entstanden ist, für den ich aber dem Vermieter nicht einzustehen habe? Das Reichsgericht bejahte diese Frage in der richtigen Erkenntnis, daß anderenfalls eine ungerechte Begünstigung des Schleppunternehmers, der sich an und für sich aus dem Schleppvertrage zu exkulpieren habe, eintrete, wenn das geschleppte Fahrzeug ein gemietetes sei. Die Begründung dieser Entscheidung machte Schwierigkeiten insofern, als es sich im vorliegenden Falle nicht um einen Vertragsschluß für fremde Rechnung handelte;[7]) der Mieter des Kahnes hatte den Schleppvertrag nur für eigene Rechnung abgeschlossen. Das Reichsgericht konnte sich nicht anders helfen, als daß es auf eine „Verknüpfung der gleichlaufenden Interessen" hinwies. Für den Mieter bestehe eine Obhutspflicht mit Bezug auf die Mietsache im Interesse des vermietenden Eigentümers. Die gleiche Obhutspflicht übernehme derjenige, der sich zum Schleppen dieser Sache verpflichte. Der Schleppunternehmer habe dieser Pflicht zu Gunsten des Gegenkontrahenten, aber wofern dieser nicht Eigentümer des geschleppten Fahrzeuges sei, auch im Interesse des dritten Eigentümers zu übernehmen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß das Reichsgericht und alle Schriftsteller, soweit sie sich mit dem Problem der Schadensliquidation aus fremdem Interesse beschäftigt haben, die Möglichkeit derselben bejaht haben. Alle sind darüber einmütig, daß der Absender als

1) Jehrings-Jahrb. 41. S. 274 ff.
2) Jehr.-Jahrb. 56. S. 245 ff.
3) Arch. f. d. ziv. Prax. 111. S. 406 ff.
4) A. a. O. S. 265.
5) bes. Oertmann Vorbem. 3 b zu § 249.
6) R. G. 93. S. 39 ff.
7) vgl. die oben S. 26 Anm. 7—9 zitierten Entscheid.

Verkäufer in der Lage ist, auch eine Forderung des Empfängers als Käufers und Interessenten geltend zu machen. Keinem ist es dagegen gelungen, diesen Standpunkt aus dem gegebenen formellen Rechtssystem zu begründen, weil es sich aus ihm nicht herleiten läßt. Es handelt sich hier eben um einen Fall, wo die Macht der Tatsachen das Rechtssystem durchbrochen hat. Für uns ist es in diesem Zusammenhang auch ein Beleg dafür, wie sehr Absender und Empfänger dem Frachtführer gegenüber wegen ihrer gemeinsamen Interessen als eine Einheit aufzufassen sind.

Der Absender kann den Schaden, den der Empfänger erlitten hat, geltend machen; aber auch der Empfänger ist berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte, also auch Schadensersatzansprüche, im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen „ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt". [1]) Was ist darunter zu verstehen? Staub [2]) ist der Ansicht, man müsse diese Gesetzesstelle dahin auslegen, daß der Empfänger nur befugt werde, eigene Schadensersatzansprüche, nicht auch solche des Absenders, geltend zu machen. Der Empfänger sei nicht Beauftragter des Absenders. Staub beruft sich auch auf eine Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts, [3]) aber mit Unrecht, denn in dieser Entscheidung heißt es, daß der Empfänger auch seinen eigenen Schaden geltend machen kann, und daß dieser meist größer ist, als der des Absenders; nicht ist gesagt, daß der Empfänger den Schaden des Absenders nicht geltend machen kann. Hellwig[4]) steht dagegen auf dem Standpunkt, der Empfänger könne auch das Interesse des Absenders wahrnehmen. In der Bestimmung des § 435 H. G. B. liege eine positive Erweiterung der Rechte des Empfängers, welche ihre Rechtfertigung darin finde, daß es zweckmäßig sei, die Geltendmachung aller Ansprüche in einer Hand zu vereinigen. Dieser Ansicht ist beizutreten; denn, wenn das Gesetz dem Empfänger Ansprüche aus eigenem oder aus fremdem Interesse zubilligt, so liegt zu einer einschränkenden Auslegung dahin, daß der Empfänger nur eigenen Schaden geltend machen könne, und daß unter dem „fremden Interesse" nur das seines etwaigen Kommittenten oder sonstigen Hintermanns zu verstehen sei, kein Grund vor. Bei der Auslegung eines Gesetzes ist stets davon auszugehen: Was wollte der Gesetzgeber bezwecken, welche Interessen wollte er schützen? Dem Gesetzgeber kam es, wie aus der gesamten Regelung des Frachtgeschäfts hervorgeht, darauf an, dem Empfänger die Möglichkeit zu geben, auch die

1) § 435 H. G. B.
2) § 435, Erl. 9; ebenso Makower § 435 III b_2; Ritter § 435, Erl. 2; Henckel S. 40; Ubach S. 44.
3) R. O. H. G., 4. S. 359.
4) A. a. O. S. 482, vgl. Müller-Erzbach, Handelsr. S. 583; Rundnagel S. 212; Düringer-Hachenburg § 435, Erl. 5; R. O. H. G. 22. S. 331.

Ansprüche des Absenders geltend zu machen. Unter dem „fremdem Interesse" im § 435 H. G. B. ist daher jedes Interesse, welches nicht das eigene des Empfängers ist, zu verstehen, vor allem auch das des Absenders; — wieder ein Fall, der uns zeigt, wie sehr „Absender und Empfänger als eine Einheit aufzufassen sind". [1])

Der Absender kann einen Schaden des Empfängers, der Empfänger einen Schaden des Absenders geltend machen. Die natürliche Folge davon ist, daß jeder sich ein Verschulden des anderen Teiles von dem Frachtführer zurechnen lassen muß. Daß dies auch die Ansicht des Gesetzgebers war, geht besonders deutlich aus § 456 H. G. B., der die Schadensersatzpflicht des Frachtführers im Eisenbahnfrachtrecht behandelt, hervor. Hier heißt es, daß die Haftung des Frachtführers durch ein Verschulden des „Verfügungsberechtigten" ausgeschlossen wird. Macht der Absender unrichtige Angaben über die Beschaffenheit des Gutes, [2]) adressiert er ungenügend oder wendet er nicht die notwendige Sorgfalt bei der Verpackung [3]) an, so muß der Empfänger sich die Geltendmachung der sich hierauf beziehenden Einwendungen gefallen lassen. Erteilt andererseits der Empfänger schuldhafterweise nicht die ihm vorbehaltenen Anweisungen, oder erteilt er im Rahmen des § 434 H. G. B. eine Anweisung, wodurch dem Frachtführer ein Schaden erwächst, so ist, wenn der Empfänger den Anfall der Rechte zurückweist, lediglich der Absender verpflichtet, für diesen vom Empfänger angerichteten Schaden aufzukommen.[4])

Ein Fall der Verschmelzung von Absender und Empfänger bietet sich uns auch darin, daß die Folgen eines Annahmeverzuges des Empfängers auch den Absender treffen.[5]) Voraussetzung für das Vorliegen eines Annahmeverzuges ist nach § 293 B. G. B., daß ein Gläubiger vorhanden ist, und dieser die ihm angebotene Leistung nicht annimmt. Nicht ist vorausgesetzt, daß der Gläubiger gleichzeitig zur Annahme der Leistung verpflichtet ist; denn Gläubiger sein, heißt nur, fordern können und zur Annahme berechtigt sein. Ist, wie beim Kauf, ausnahmsweise eine Annahmepflicht angeordnet, so kommen hierauf die Bestimmungen über Schuldnerverzug in Anwendung. — Gemäß § 435 H. G. B. ist der Empfänger nach Ankunft des Gutes berechtigt, die Herausgabe zu verlangen; in diesem Augenblick erlangt er die Gläubigerstellung. Nimmt er nun das ihm ordnungsmäßig angebotene Gut nicht an, oder knüpft er an die Annahme Bedin-

1) Rundnagel. S. 212.
2) vgl. J. W. 98. S. 17.
3) vgl. R. G. 15. S. 137.
4) vgl. Rundnagel. S. 152.
5) Müller-Erzbach, Handelsr. S. 583; Hellwig. S. 111; Rundnagel. S. 240; Staub, § 429, Erl. 9; Düringer-Hachenburg, § 429, Erl. 4; Ritter, § 429, Erl. 1.
A. M. Lehmann. S. 889; Lehmann-Ring, § 429.

gungen, auf die der Frachtführer nicht einzugehen braucht, so gerät er in Annahmeverzug. Der Umstand, daß der Empfänger zur Annahme oder doch zu einer Gegenleistung nicht verpflichtet ist, spricht nicht dagegen. Die Folgen des Gläubigerverzuges sind in den §§ 300 ff. B. G. B. geregelt, insbesondere hat danach der Frachtführer jetzt nur noch für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit einzustehen, auch kann er Ersatz der Mehraufwendungen, die er für das erfolglose Angebot, sowie für die Aufbewahrung und Erhaltung des geschuldeten Gegenstandes machen mußte, verlangen. Wen treffen nun die Folgen des Gläubigerverzuges? Zunächst sollte man meinen den Gläubiger, also den Empfänger selbst. Dies trifft aber nur bedingt zu. Zunächst liegt in der Annahmeverweigerung seitens des Empfängers meist ein Verzicht auf die gemäß § 435 H. G. B. erworbenen Rechte. Der Empfänger ist nach einer Annahmeverweigerung daher meist nicht mehr berechtigt, die Herausgabe seinerseits zu verlangen. Dies ändert aber nichts an dem Umstand, daß der Frachtführer stets ermächtigt bleibt, an den Empfänger zu leisten. Ist nun bei nochmaliger Aufforderung der Empfänger zur Annahme bereit, so kann der Frachtführer nunmehr bei der Herausgabe Zug um Zug auch den Ersatz der Mehraufwendungen verlangen, und bei einer etwaigen Schadensersatzklage seitens des Empfängers sich auf § 300 B. G. B. berufen. — Der Regelfall wird aber sein, daß der Empfänger, der einmal in Annahmeverzug geraten ist, auch nachträglich die Annahme verweigert.

Der Absender kommt durch die Verweigerung der Annahme seitens des Empfängers an und für sich nicht in Annahmeverzug, weil in Betreff seiner die Voraussetzungen desselben nicht vorliegen. Es bleibt aber zu berücksichtigen, daß auch der Absender ein Forderungsrecht gegen den Frachtführer hat, er kann Auslieferung des Gutes an den Empfänger verlangen. — Bei Gesamtgläubigern gilt gemäß § 429 Abs. 1 B. G. B. die Vorschrift, daß der Verzug eines Gesamtgläubigers auch gegen die übrigen wirkt. Im vorliegenden Falle haben wir es zwar nicht mit Gesamtgläubigern zu tun, doch dürfte wegen Gleichheit der Rechtslage eine entsprechende Anwendung des § 429 B. G. B. am Platze sein. [1]) Hierfür sprechen vor allem wirtschaftliche Erwägungen. Wäre die vertragschließende Partei, der Absender, berechtigt, die Leistung an sich selbst zu fordern, so käme er bei Verweigerung der Annahme in Annahmeverzug. Im Frachtgeschäft bedient sich der Absender des Empfängers, um die Erfüllung entgegenzunehmen; der Empfänger ist sein Empfangsbevollmächtigter. Ist es da nicht angebracht, daß der Absender dafür Sorge trägt, daß der Empfänger auch das zur Erfüllung Erforderliche tut? Unterläßt der Absender diese Vorkehrungen, so mußten ihn die Folgen dieser Unterlassung, nämlich des jetzt eingetretenen Annahmeverzuges,

1) vgl. Planck, Komm., § 335, Erl. 3 b.

treffen. Auch durften dem Schuldner dadurch, daß er sich bereit findet, an eine dritte Person zu leisten, keine Nachteile erwachsen. — Die Sondervorschrift des § 437 H. G. B., wonach der Frachtführer den Absender unverzüglich von einem Annahmeverzug des Empfängers in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisungen einzuholen hat, steht nicht entgegen; denn § 437 H. G. B. ist dahin zu verstehen, daß der Frachtführer, der die im § 437 H. G. B. vorgeschriebene Benachrichtigung unterläßt, für die Folgen der unterlassenen Benachrichtigung auch dann einzustehen hat, wenn ihm bei dieser Unterlassung nur eine leichte Fahrlässigkeit zur Last fällt.

Schließlich bietet sich noch nach der Pflichtenseite hin ein Fall, der zeigt, wie sehr Absender und Empfänger dem Frachtführer gegenüber eine Einheit bilden. Gemäß § 436 H. G. B. ist der Empfänger verpflichtet, nach Annahme von Gut und Frachtbrief die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen. Häufig ist es der Fall, daß bei Abschluß des Frachtvertrages im Frachtbrief vereinbart wird, der Absender solle zur Zahlung einer Vertragsstrafe verpflichtet sein, falls er gegen die Abmachung verstoße, das Gut nach Art, Gewicht oder Beschaffenheit richtig zu deklarieren. Eine solche Vertragsstrafe ist nach § 339 B. G. B. mit der Zuwiderhandlung bei Vertragsschluß, d. h. mit unrichtiger Deklaration verwirkt. — Das Wesen der Vertragsstrafe besteht darin, eine Strafe, ein in privatem Interesse festgesetztes Uebel, für ein rechtswidriges Verhalten des Gegenkontrahenten zu bilden. Da aber der Empfänger gemäß § 436 H. G. B. zur Zahlung aller Verpflichtungen gehalten ist, muß er dem Frachtführer gegenüber auch die Forderung über die verwirkte Vertragsstrafe begleichen; denn dem Frachtführer gegenüber soll in dieser Hinsicht ein Unterschied zwischen Absender und Empfänger nicht bestehen. [1]) In gleicher Weise bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung, [2]) daß bei unrichtiger Deklaration Frachtzuschläge zu entrichten sind, und zwar sind diese nach Annahme von Gut und Frachtbrief auch vom Empfänger zu entrichten.

---

1) vgl. R. O. H. G. 21. S. 185.
2) vgl. § 60. E. V. O.

Lebenslauf.

Ich, Kurt Wilhelm Demme, bin am 20. April 1903 in Köslin als Sohn des jetzigen preußischen Staats-Forstmeisters Wilhelm Demme in Lüß, Krs. Celle, geboren. Ich besuchte die Gymnasien zu Fulda, Neustadt (Westpr.), Lauenburg (Pomm.) und Halberstadt. In Halberstadt erhielt ich am 1. März 1921 das Reifezeugnis. Ich studierte sechs Semester Rechts- und Staatswissenschaften, und zwar drei Semester in Göttingen, zwei Semester in München und ein Semester in Leipzig. Am 26. Juli 1924 bestand ich die erste juristische Prüfung in Celle. Seit dem 10. November 1924 bin ich in Lüneburg als Referendar tätig.